

BAB II

LANDASAN TEORI

Mall adalah pusat perbelanjaan yang berintikan satu atau beberapa *Departement Store* besar sebagai daya tarik dari retail-retail kecil dan rumah makan dengan tipologi bangunan seperti toko yang menghadap ke koridor utama mal atau pedestrian yang merupakan unsur utama dari sebuah pusat perbelanjaan, dengan fungsi sebagai sirkulasi dan sebagai ruang komunal bagi terselenggaranya interaksi antar pengunjung dan pedagang (Maitland,1985).

2.1 Definisi parkir

Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996) parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Sementara itu, banyak ahli transportasi memberikan definisi parkir, yaitu :

- a. Parkir juga dapat didefinisikan sebagai suatu kendaraan yang berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama (Warpani,1990).
- b. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir (Wikrama, 2010).

Berdasarkan dari definisi di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa parkir adalah keadaan tidak bergerak kendaraan dalam jangka waktu tertentu tergantung pada kepentingan pengemudinya.

Dalam membahas masalah perparkiran, perlu diketahui beberapa istilah penting, yaitu sebagai berikut :

1. Kapasitas Parkir : kapasitas parkir (nyata)/kapasitas yang terpakai dalam satu-satuan waktu atau kapasitas parkir yang disediakan (parkir kolektif) oleh pihak pengelola.
2. Kapasitas normal : kapasitas parkir (teoritis) yang dapat digunakan sebagai tempat parkir, yang dinyatakan dalam kendaraan. Kapasitas parkir dalam gedung perkantoran tergantung dalam luas lantai

bangunan, maka makin besar luas lantai bangunan, makin besar pula kapasitas normalnya.

3. Durasi parkir : lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi.
4. Kawasan parkir : kawasan pada suatu areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.
5. Kebutuhan parkir : jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum, dan tarif parkir.
6. Lama parkir : jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia yang dinyatakan dalam 1/2 jam, 1 jam, 1 hari.
7. Puncak parkir : akumulasi parkir rata-rata tertinggi dengan satuan kendaraan.
8. Jalur sirkulasi : tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
9. Jalur gang : merupakan jalur dari dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
10. Retribusi parkir : pungutan yang dikenakan pada pemakai kendaraan yang memarkir kendaraannya di ruang parkir.

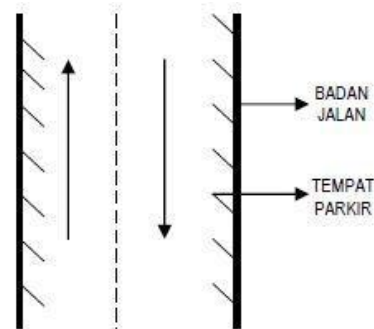
2.2 Jenis Parkir

Menurut Pedoman teknis Penyelenggaraan Fasilitas tempat parkir Direktorat Jendral Perhubungan Darat 1996 terdapat macam-macam parkir, antara lain :

1. Berdasarkan Penempatan
 - a. Parkir di badan jalan (*On street parking*)

Parkir di badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sebagai ruang parkir. Walaupun parkir di tepi jalan mempunyai banyak kerugian seperti menghambat arus lalu lintas karena terjadi perlambatan ataupun kemacetan pada sejumlah

kendaraan yang melintas, tetapi parkir di badan jalan masih sangat diperlukan mengingat banyak tempat (sekolah, pertokoan, tempat ibadah, dll) yang tidak memiliki ruang parkir yang memadai.

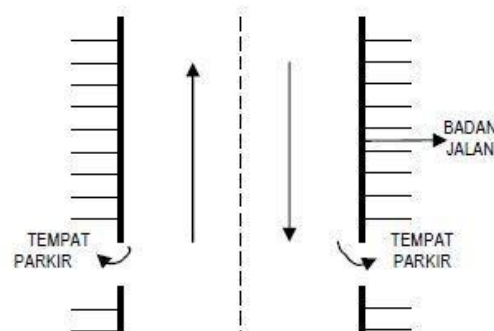


Gambar 2.1 Parkir di badan jalan (on street parking)

(Sumber : Miro, 1997)

b. Parkir di luar badan jalan (*Off street parking*)

Yang dimaksud dengan parkir di luar badan jalan adalah tersedianya lahan khusus sebagai pelataran parkir, fasilitas ini dilengkapi dengan pintu pelayanan masuk dan pintu pelayanan keluar yang berfungsi sebagai tempat mengambil atau menyerahkan karcis sehingga dapat diketahui jumlah kendaraan dan durasi parkir kendaraan yang parkir.



Gambar 2.2 Di luar badan jalan (off street parking)

(Sumber : Miro, 1997)

2. Berdasarkan Status

- a. Parkir umum adalah area parkir yang lahannya dikuasai dan dikelola oleh Pemerintah Daerah.
- b. Parkir khusus adalah perparkiran menggunakan lahan yang pengelolannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.

- c. Parkir darurat adalah perparkiran ditempat-tempat umum yang menggunakan lahan milik pemerintah atau swasta karena kegiatan insidental.
- d. Gedung parkir adalah suatu bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaranya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang mendapatkan ijin dari pemerintah daerah.
- e. Areal parkir adalah lahan parkir lengkap dengan fasilitas sarana perparkiran yang diperlukan dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah.

3. Berdasarkan Jenis Kendaraan

Menurut jenis kendaraan parkir, terdapat beberapa golongan parkir yaitu :

- a. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda)
- b. Parkir untuk kendaraan beroda dua bermesin (sepeda motor)
- c. Parkir untuk kendaraan beroda tiga, beroda empat atau lebih (bajaj, mobil, taksi dan lain-lain)

4. Menurut Jenis Tujuan Parkir

- a. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaikturunkan penumpang
- b. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar muat barang

Keduanya sengaja dipisahkan agar satu sama lain kegiatan tidak saling mengganggu.

5. Menurut Jenis Pengoprasian dan Pemiliknya

Dilihat dari jenis pengoprasiannya dan kepemilikannya parkiran dibedakan menjadi 3 jenis :

- a. Tempat parkir yang dimiliki Pemerintah Daerah serta dioperasikan oleh Pihak pemerintah.

- b. Tempat parkir yang dimiliki pemerintah serta dioperasikan oleh pihak swasta.
- c. Tempat parkir yang dimiliki Pihak Swasta serta dioperasikan oleh Pihak Swasta.

2.3 Standar Kebutuhan Ruang Parkir

Standar kebutuhan luas area kegiatan parkir berbeda antara yang satu dengan yang lain, tergantung kepada beberapa hal antara lain pelayanan, tarif yang diberlakukan, ketersediaan ruang parkir, tingkat kepemilikan kendaraan bermotor, tingkat pendapatan masyarakat. Berdasarkan hasil studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat, kegiatan dan standar-standar kebutuhan parkir adalah sebagai berikut :

- 1. Kegiatan parkir tetap
 - a. Pusat perdagangan

Parkir di pusat perdagangan dikelompokkan dalam dua kelompok, yaitu pekerja yang bekerja di pusat perdagangan tersebut dan pengunjung. Pekerja umumnya parkir untuk jangka panjang dan pengunjung umumnya jangka pendek. Karena tekanan penyediaan ruang parkir adalah untuk pengunjung maka kriteria yang digunakan sebagai acuan penentuan kebutuhan ruang parkir adalah luas areal kawasan perdagangan.

Tabel 2.1 Kebutuhan SRP di Pusat Perdagangan

Luas areal total (m ²)	1000	2000	5000	10000	50000	100000	150000	200000
Kebutuhan (SRP)	59	67	88	125	415	777	1140	1502

Sumber : Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

- b. Pusat perkantoran

Parkir di pusat perkantoran mempunyai ciri parkir jangka panjang, oleh karena itu penentuan ruang parkir dipengaruhi oleh jumlah karyawan yang bekerja di kawasan perkantoran tersebut.

Tabel 2.2 Kebutuhan SRP di Pusat Perkantoran

Jumlah Karyawan		1000	1500	2000	2500	3000	4000
Kebutuhan (SRP)	Administrasi	235	237	239	240	242	246
	Pelayanan Umum	288	290	291	293	295	298

Sumber : Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

c. Pasar Swalayan

Seperti halnya di pusat perdagangan, pasar swalayan mempunyai karakteristik kebutuhan ruang parkir yang sama.

Tabel 2.3 Kebutuhan SRP di Pasar Swalayan

Luas areal total (m ²)	5000	7500	10000	15000	20000	30000	40000	50000	100000
Kebutuhan (SRP)	225	250	270	310	350	440	520	600	1050

Sumber : Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

d. Pasar

Pasar juga mempunyai karakteristik yang hampir sama dengan pusat perdagangan ataupun pasar swalayan, walaupun kalangan yang mengunjungi pasar lebih banyak dari golongandengan pendapatan menengah kebawah.

Tabel 2.4 Kebutuhan SRP di Pasar

Luas areal total (m ²)	4000	5000	7500	10000	20000	30000	40000	50000	100000
Kebutuhan (SRP)	160	185	240	300	520	750	970	1200	2300

Sumber : Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

e. Sekolah/perguruan tinggi

Parkir sekolah/perguruan tinggi dikelompokkan dalam dua kelompok, yaitu pekerja/dosen/guru yang bekerja di sekolah/ perguruan tinggi tersebut dan siswa/mahasiswa. Pekerja/dosen/guru umumnya parkir untuk jangka panjang dan siswa/mahasiswa umumnya jangka pendek bagi mereka yang diantar jemput dan jangka panjang bagi mereka yang memakai kendaraannya sendiri. Jumlah kebutuhan ruang parkir tergantung kepada jumlah siswa/ mahasiswa.

Tabel 2.5 Kebutuhan SRP di sekolah/ perguruan tinggi

Jumlah Mahasiswa (100 orang)	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Kebutuhan (SRP)	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240

Sumber : Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

f. Tempat rekreasi

Kebutuhan parkir ditempat rekreasi dipengaruhi oleh daya tarik tempat tersebut. Biasanya pada hari-hari minggu libur kebutuhan parkir meningkat dari hari kerja. Perhitungan kebutuhan didasarkan pada luas areal tempat rekreasi.

Tabel 2.6 Kebutuhan SRP di Tempat Rekreasi

Luas areal total (m ²)	5000	10000	15000	20000	40000	80000	160000	320000	640000
Kebutuhan (SRP)	103	109	115	122	146	196	295	494	892

Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

g. Hotel dan tempat penginapan

Kebutuhan ruang parkir di hotel dan penginapan tergantung kepada tarif sewa kamar yang diberlakukan dan jumlah kamar serta kegiatan-kegiatan lain seperti seminar, pesta pernikahan yang diadakan dihotel tersebut.

Tabel 2.7 Kebutuhan SRP di Hotel Dan Tempat Penginapan

Jumlah kamar (buah)	100	150	200	250	350	400	550	550	600	
Tarip standar	< 100	154	155	156	158	161	162	165	166	167
	100 - 150	300	450	476	477	480	481	484	485	487
	150 - 200	300	450	600	796	799	800	803	804	806
	200 - 250	300	450	600	900	1050	1119	1122	1124	1425

Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

h. Rumah sakit

Seperti halnya hotel kebutuhan ruang parkir di rumah sakit tergantung kepada tarif rumah sakit yang diberlakukan dan jumlah kamar.

Tabel 2.8 Kebutuhan SRP rumah sakit

Jumlah tempat tidur (buah)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	97	100	104	111	118	132	146	160	230

Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

2. Kegiatan parkir yang bersifat sementara

a. Bioskop/gedung pertunjukan

Ruang parkir bioskop/gedung pertunjukan sifatnya sementara dengan durasi antara 1,5 sampai 2 jam saja dan keluarnya bersamaan sehingga perlu kapasitas pintu keluar yang besar, Besarnya kebutuhan ruang parkir tergantung kepada jumlah tempat duduk.

Tabel 2.9 Kebutuhan SRP di Bioskop/Gedung Pertunjukan

Jumlah tempat duduk (buah)	300	400	500	600	700	800	900	1000	1000
Kebutuhan (SRP)	198	202	206	210	214	218	222	227	230

Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

b. Gelanggang olahraga

Ruang parkir gelanggang olahraga sifatnya sementara dengan durasi antara 1,5 sampai 2 jam saja dan keluarnya bersamaan sehingga perlu kapasitas pintu keluar yang besar. Besarnya kebutuhan ruang parkir tergantung kepada jumlah tempat duduk.

Tabel 2.10 Kebutuhan SRP di Gelanggang Olahraga

Jumlah tempat duduk (buah)	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	15000
Kebutuhan (SRP)	235	290	340	390	440	490	540	790

Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

Berdasarkan ukuran ruang parkir yang dibutuhkan yang belum tercakup diatas dapat dilihat pada Tabel 2.11

Tabel 2.11 Kebutuhan SRP

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat perdagangan		
Pertokoan	SRP / 100m ² luas lantai efektif	3,5 - 7,5
Pasar swalayan	SRP / 100m ² luas lantai efektif	3,5 - 7,5
Pasar	SRP / 100m ² luas lantai efektif	3,5 - 7,5
Pusat Perkantoran		
Pekayanan bukan umum	SRP / 100m ² luas lantai	1,5 - 3,5
Pelayanan umum	SRP / 100m ² luas lantai	1,5 - 3,5
Sekolah	SRP / mahasiswa	0,7 - 1,0
Hotel/tempat penginapan	SRP / kamar	0,2 - 1,0
Rumah sakit	SRP / tempat tidur	0,2- 1,3
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,1 - 0,4

Hasil Studi Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998)

2.4 Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir merupakan pandangan umum untuk meletakkan atau menyimpan kendaraan di suatu tempat tertentu dalam jangka waktu yang tergantung kepada selesainya keperluan dari pengguna kendaraan tersebut. Dalam mengatur perparkiran, menurut Hobbs (1995) bukan kepentingan teknik semata yang menjadi perhatian, melainkan juga yang menyangkut masalah keindahan. Secara umum dapat dikatakan bahwa pengendalian atau pengelolaan perparkiran untuk mencegah terjadinya hambatan lalu lintas, mengurangi kecelakaan, menempatkan kendaraan yang parkir secara efektif dan efisien, memelihara keindahan lingkungan dengan penataan parkir pada tempatnya, dan menciptakan mekanisme penggunaan jalan secara efektif dan efisien, terutama pada ruas jalan tempat kemacetan lalu lintas.

2.4.1 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan parkir dalam periode waktu tertentu (F.D.Hobbs, 1995). Informasi diperoleh dengan cara menjumlahkan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Akumulasi parkir dapat di hitung dengan rumus :

$$\text{Akumulasi} = Q_{in} - (Q_{out} + QS)$$

Keterangan :

Q_{in} = Σ kendaraan yang masuk lokasi parkir

Q_{out} = Σ kendaraan yang keluar lokasi parkir

QS = Σ kendaraan yang telah berada di lokasi parkir sebelum pengamatan dilakukan.

2.4.2 Durasi Parkir

Durasi parkir adalah informasi yang sangat dibutuhkan untuk mengetahui lama suatu kendaraan parkir. Informasi ini diketahui dengan cara mengamati waktu kendaraan tersebut masuk dan waktu kendaraan tersebut keluar. Selisih dari waktu tersebut adalah durasi parkir. Durasi parkir dapat dihitung menggunakan rumus berikut (F.D.Hobbs, 1995).

$$\text{Durasi Parkir} = t_{out} - t_{in}$$

Keterangan :

t_{out} = waktu saat kendaraan masuk lokasi parkir

t_{in} = waktu saat kendaraan keluar lokasi parker

2.4.3 Volume Parkir

Volume parkir yaitu kendaraan yang terlihat dalam suatu beban parkir per periode waktu tertentu (biasanya per hari). Volume parkir dihitung dengan menjumlahkan kendaraan yang menggunakan area dalam waktu satu hari (Hobbs, 1995)

$$\text{Volume Parkir} = E_i + X$$

Keterangan :

E_i : Kendaraan yang masuk ke lokasi parkir

X : Jumlah kendaraan yang ada sebelum penelitian dimulai

2.4.4 Kapasitas Ruang Parkir

Kapasitas ruang parkir adalah daya tampung suatu kendaraan pada lokasi parkir. Kapasitas ruang parkir dapat dihitung dengan rumus :

$$\text{Kapasitas ruang Parkir} = \frac{\text{Luas Parkir}}{\text{Satuan ruang parkir}}$$

2.4.5 Konfigurasi Parkir

Konfigurasi parkir adalah cara menyusun kendaraan yang melakukan parkir.

2.4.6 Tingkat Pergantian Parkir

Tingkat pergantian parkir adalah jumlah penggunaan ruang parkir dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir untuk satu periode tertentu. Besarnya *turnover parking* ini diperoleh dari persamaan :

$$\text{Turn Over} = \frac{\text{volume Parkir}}{\text{ruang parkir tersedia} \times \text{lama waktu waktu pengamatan}}$$

2.4.7 Indeks Parkir

Indeks parkir adalah persentase dari jumlah kendaraan yang di parkir di lokasi parkir dengan jumlah parkir yang tersedia.

$$\text{Indeks parkir} = \frac{\text{akumulasi Parkir}}{\text{ruang parkir tersedia}} \times 100\%$$

Dimana :

IP <100% artinya bahwa kapasitas parkir tidak bermasalah

IP =100% artinya kebutuhan parkir seimbang, kapasitas normal

IP >100% artinya kebutuhan ruang parkir melebihi kapasitas normal

2.5 Sistem Perparkiran

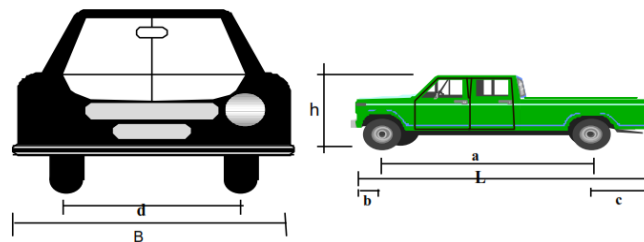
2.5.1 Satuan Ruang Parkir

Menurut Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998). Satuan ruang parkir (SRP) adalah

ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu. Untuk menentukan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas pertimbangan berikut :

1. Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang ditunjukkan dalam gambar sebagai berikut :



Gambar 2.3 Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

a = jarak gandar	h = tinggi total	d = lebar
b = depan tergantung	B = lebar total	
c = belakang tergantung	L = panjang total	

2. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (aisle). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

3. Lebar Buka Pintu Kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir . Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti pada Tabel 2.12.

Tabel 2.12 Lebah Bukaan Pintu Kendaraan

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55cm.	Karyawan/pekerja kantor Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerinahan, universitas	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75cm.	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda.	Orang cacat	III

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

4. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Berdasarkan tabel penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi menjadi tiga jenis kendaraan dan untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan seperti Tabel 2.13 berikut ini :

Tabel 2.13 Penentuan Satuan Ruang Parkir

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truck	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan adalah sebagai berikut :

- a. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang

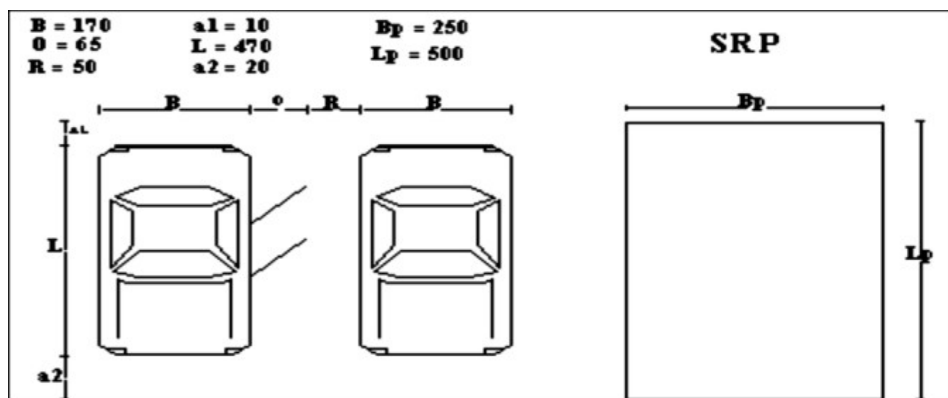
Analisis untuk mobil penumpang yang telah dilakukan secara matematis terhadap masing-masing golongan dapat dilihat pada tabel 2.3 berikut :

Tabel 2.14 Ukuran Satuan Ruang Parkir (SRP) Mobil Penumpang

Golongan	B (cm)	O (cm)	R (cm)	L (cm)	a1 (cm)	a2 (cm)	Lp (cm)	Bp (cm)
I	170	55	5	470	10	20	500	230
II	170	75	5	470	10	20	500	250
III	170	80	50	470	10	20	500	300

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Tata letak dari setiap ukuran satuan ruang parkir pada Tabel 2.14 diperhatikan secara visual pada Gambar 2.2 berikut :



Gambar 2.2 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm)

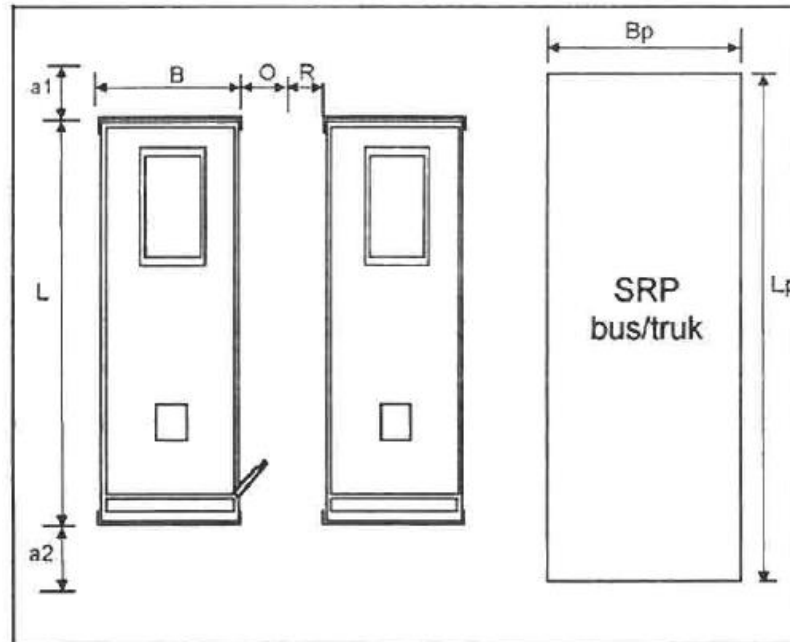
Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Dengan :

- B = lebar total kendaraan (cm)
- O = lebar bukaan pintu (cm)
- R = jarak bebas arah lateral (cm)
- a1, a2 = jarak bebas longitudinal (cm)
- Bp = lebar total ruang parkir (cm)

b. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk bus dan truk.

Untuk kendaraan bus dan truck, dapat dibagi ke dalam tiga jenis golongan kendaraan kendaraan ukuran yakni kecil, sedang dan besar. Golongan satuan Ruang parkir bus dan truck dapat dilihat di Tabel 2.15



Gambar 2.3 Satuan ruang parkir untuk bus/truck

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Tabel 2.15 Ukuran Satuan Ruang Parkir (SRP) Mobil Penumpang

Ukuran bus/truck	Dimensi		
Kecil	$B = 170$	$a_1 = 10$	$B_p = 300 = B + O + R$
	$O = 80$	$L = 470$	$L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
	$R = 30$	$a_2 = 20$	
Sedang	$B = 200$	$a_2 = 20$	$B_p = 300 = B + O + R$
	$O = 80$	$L = 470$	$L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
	$R = 40$	$a_3 = 20$	
Besar	$B = 250$	$a_3 = 30$	$B_p = 300 = B + O + R$
	$O = 80$	$L = 470$	$L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
	$R = 50$	$a_4 = 20$	

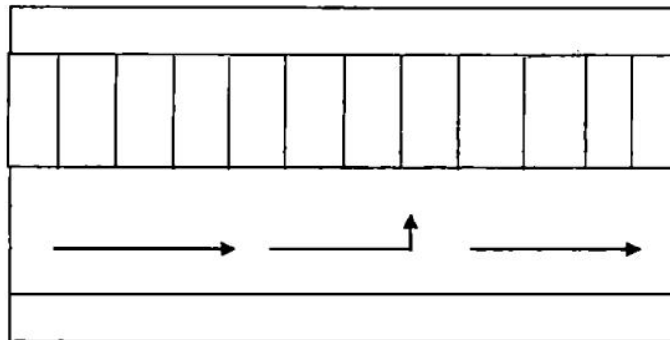
Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

2.5.2 Pola Parkir

Secara konseptual pola Parkir d badan jalan dapat berupa :

1. Pola Parkir Pada Satu Sisi

Pola Parkir ini ditetapkan apabila ketersediaan lebar jalan sempit. Pola parkir pada satu sisi dapat dilihat pada Gambar 2.4

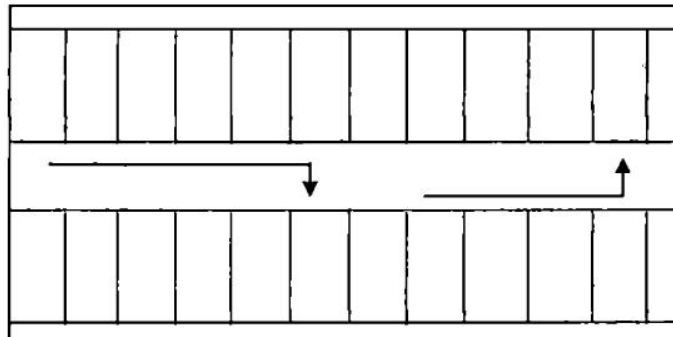


Gambar 2.4 Pola Parkir Pada Satu Sisi

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

2. Pola Parkir Dua Sisi

Pola parkir pada dua sisi-sisi dapat dilihat pada Gambar 2.5



Gambar 2.5 Pola Parkir Pada Dua Sisi

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Pola parkir di luar badan jalan dapat berupa :

1. Pelataran/Taman Parkir

Pola Parkir di pelataran/taman parkir biasanya satu sisi untuk mobil dan sepeda motor ditempatkan pada sisi lain. Tetapi ada juga masing-masing blok/taman untuk satu jenis kendaraan.

2. Gedung Parkir

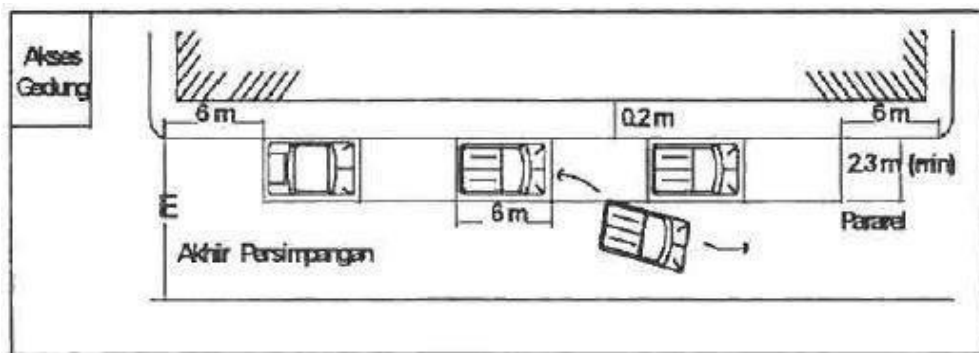
Parkir pada gedung biasanya sudah ada petunjuk untuk mobil pribadi, mobil penumpang, serta sepeda motor atau kendaraan tidak bermotor sehingga tidak tercampur.

Pola parkir yang ada di badan jalan adalah pola parkir paralel dan menyudut. Tetapi parkir di badan jalan tidak selalu diijinkan, karena kondisi arus lalu lintas yang tidak memungkinkan.

Ada beberapa pola Parkir yang telah di kembangkan baik di kota besar maupun di kota kecil sebagai berikut :

1. Pola parkir paralel

Pola parkir paralel dapat dilihat pada Gambar 2.6



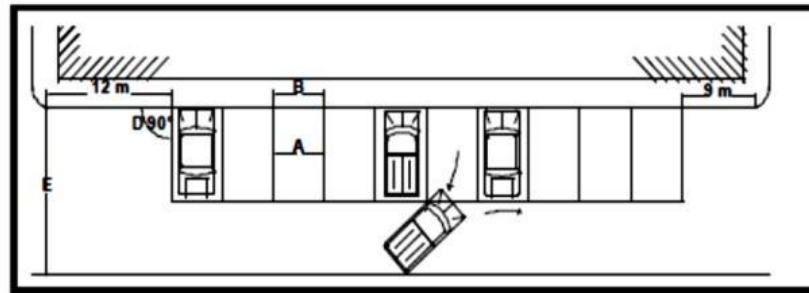
Gambar 2.6 Pola Parkir Paralel

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

2. Pola parkir menyudut

a. Membentuk sudut 90°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola Parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar keruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90° . Pola parkir sudut 90° dapat dilihat pada gambar 2.7

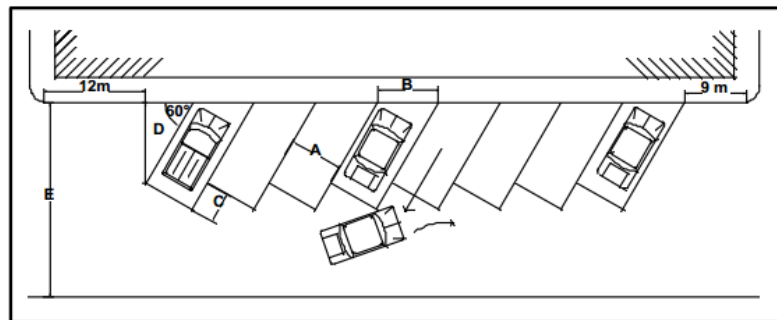


Gambar 2. 7 Pola Parkir Menyudut

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

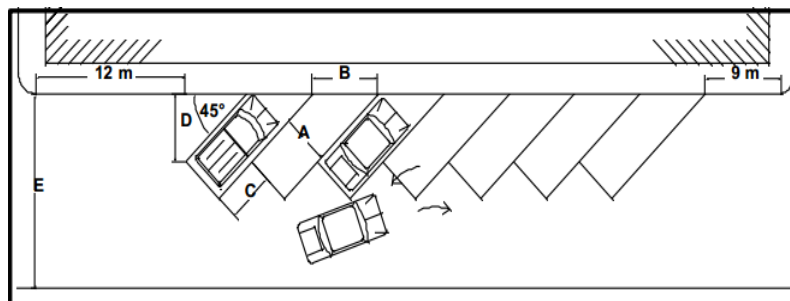
b. Pola sudut 30° , 45° , 60°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak, kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut 90°



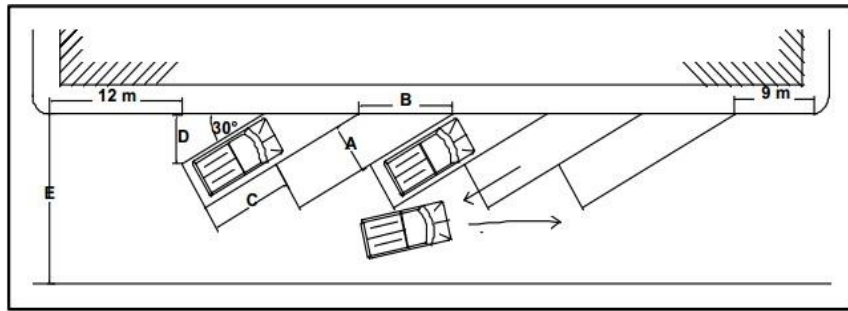
Gambar 2. 7 Pola parkir dengan sudut 60°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*



Gambar 2. 8 Pola parkir dengan sudut 45°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*



Gambar 2. 9 Pola parkir dengan sudut 30°

Sumber : *Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*